

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1994)

Rubrik: Grands projets

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 22.01.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Le train des achats ...
De plus en plus, les gares deviennent des centres commerciaux. La possibilité de faire ses achats en allant travailler ou en rentrant chez soi est pratique et permet de mieux gérer son temps. Le chemin de fer en profite aussi.

Pour les deux grands projets Rail 2000 et AlpTransit, 1994 a été une année importante sur le plan des discussions politiques. Le 11 mai, le Conseil fédéral a approuvé la conception proposée par les CFF pour la 1^{re} étape de Rail 2000. En donnant son accord sur l'avant-projet du point d'attaque intermédiaire de Sedrun dans l'Oberland grison, le Conseil fédéral a en outre clairement montré son empressement à voir débiter les travaux du tunnel de base du St-Gothard, d'une importance nationale autant qu'internationale.

A Aarau, près de Landquart, ainsi qu'entre Rorschach et St-Gall, des tronçons de voies ont été mis en service dans le cadre de Rail 2000. A Muttenz, l'accès au tunnel de l'Adler est assez avancé pour permettre au plus grand tunnelier du monde d'entrer en action en avril 1995. Quant aux travaux de la galerie de sondage de Polmengo pour le tunnel de base du St-Gothard, ils progressent selon la planification.

Rail 2000

D'intenses réflexions sur le plan politique ont caractérisé l'année 1994 pour ce qui concerne les perspectives d'avenir du projet Rail 2000. Le 11 mai, le Conseil fédéral a approuvé la conception «Première étape de Rail 2000» proposée par les CFF et l'a soumise au Parlement. Il a souligné que le crédit de 5,4 milliards de francs accordé par le Parlement (valeur actuelle: 7,4 milliards) permettra d'atteindre, pour l'essentiel, l'objectif initial de Rail 2000 et qu'aucune modification de l'arrêté fédéral ne sera nécessaire pour la procédure choisie.

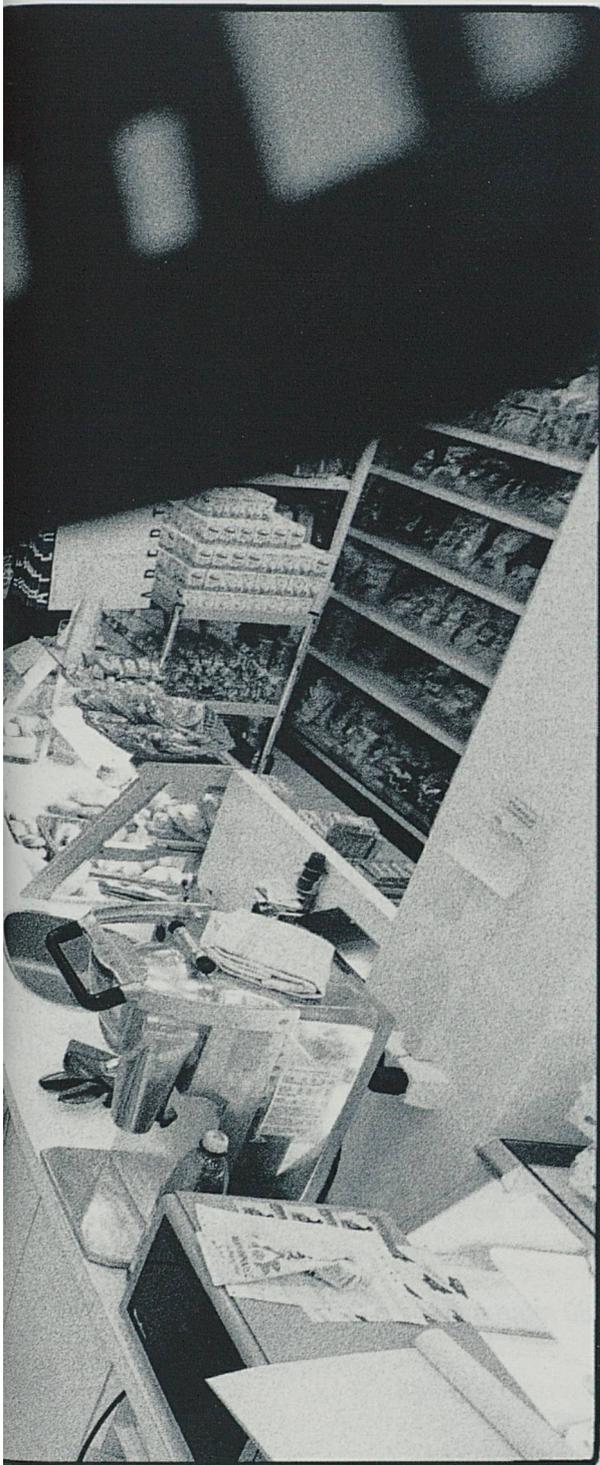
Malgré quelques voix critiques à l'égard de la genèse du projet, le Conseil des Etats a pris connaissance du rapport le 4 octobre 1994. Le 31 octobre 1994, la

commission des transports et des télécommunications du Conseil national s'est aussi montrée persuadée du bien-fondé de la voie proposée. (Entre-temps, le Conseil national a également pris connaissance du texte.)

Parallèlement aux discussions politiques et publiques, les travaux de préparation de Rail 2000 ont bien avancé. Les domaines offre/matériel roulant/infrastructure ont été optimisés et coordonnés avec les entreprises de transport concessionnaires. Le controlling du projet a été sensiblement amélioré. Un organe directeur placé sous la responsabilité du chef du 2^e département coordonne et suit les travaux des CFF; l'Office fédéral des transports y est aussi représenté.

Une décision importante a été prise pour ce qui concerne le matériel roulant de Rail 2000. Les trains Intercity du futur seront des rames réversibles. Les 60 voitures de commande qui seront acquises dans le cadre du budget ordinaire permettront déjà en 1997 de former des trains-navette avec les VU IV déjà attribuées aux trains IC. La suppression des changements de locomotives qui en résultera dans les gares de rebroussement permettra de gagner du temps et de rationaliser l'exploitation. Les relations intervilles qui connaissent une forte demande bénéficieront très vite d'un étoffement de l'offre. En même temps, la construction des voitures IC 2000 à deux niveaux, commandées en 1993, se poursuit conformément au calendrier établi.

A fin 1994, l'avancement du projet Rail 2000 devisé à 7,4 milliards de francs était le suivant: 3% étaient terminés, voire en exploitation, 14% se trouvaient en cours d'exécution, pour une part en voie d'achèvement, 36% faisaient l'objet de la procédure d'approbation des plans et 47% étaient en diverses phases de planification. La double voie a pu être mise



en service entre Mörschwil et Goldach ainsi qu'entre Bad Ragaz et Landquart, alors qu'elle était presque terminée entre Zoug et Lucerne. A Aarau, le nouveau tunnel sous la ville a été ouvert à l'exploitation. Il s'agit de la pièce maîtresse de ce chantier d'envergure dont l'autre volet est constitué par la mise à quatre voies du tronçon Aarau – Rapperswil. Là aussi, les travaux progressent selon les prévisions.

Au tunnel de l'Adler, l'on respecte le calendrier. Par ailleurs, en automne ont été adjugés les travaux visant à creuser un autre tunnel important entre Vaumarcus et St-Aubin, ce qui permettra de voir disparaître, d'ici à 2001, un des derniers tronçons encore à simple voie sur la ligne du Pied du Jura. Quant à la clé de voûte de Rail 2000, à savoir le tronçon Roggwil – Rothrist, la première décision d'approbation des plans a été prise en août. Les Cantons d'Argovie et de Soleure, ainsi que la Commune de Rothrist, ont fait opposition auprès du Tribunal fédéral. La procédure d'approbation des plans de la nouvelle double voie Zurich – Thalwil a été engagée.

La conception de l'offre Rail 2000 1^{re} étape est maintenant aussi en accord avec AlpTransit, projet approuvé par le peuple suisse en septembre 1992. Dans l'un et l'autre projets, les travaux suivront un déroulement étroitement parallèle et bien coordonné.

AlpTransit St-Gothard

Le 1^{er} mars 1994, les CFF ont soumis l'avant-projet de la nouvelle ligne Arth-Goldau – Lugano à l'Office fédéral des transports. Les dossiers ont ensuite été consultés par les offices fédéraux et les Cantons. Les CFF se sont aussi exprimés au cours de cette procédure.

Un tracé bien conçu

Le 26 octobre 1994, les CFF ont présenté au Conseil fédéral un tracé avantageux sur les plans économique et opérationnel, en demandant de renoncer à la boucle d'Arth-Goldau («Sauschwänzli») mais de construire en revanche un raccordement à Rotkreuz pour permettre un acheminement direct Cham – Immensee. Les CFF aimeraient aussi éviter de déplacer la ligne actuelle à Flüelen, étant donné que près de 200 000 voyageurs par année passent du bateau au train ou vice versa dans cette gare qui, par ailleurs, vient d'être modernisée. Ils ont aussi proposé d'optimiser la solution de base dans la plaine de Magadino et de prolonger le tunnel du Monte Ceneri jusqu'à Massagno en améliorant la situation de son portail. D'une manière générale, les CFF ont fait part au Conseil fédéral de leur préférence pour la solution de base. La solution préconisée au Monte Ceneri impliquerait une augmentation du crédit-cadre de 9,7 à 9,97 milliards de francs.

Le tunnel de base de 57 km constitue la pièce maîtresse de la nouvelle ligne d'AlpTransit au St-Gothard. Trois points d'accès intermédiaires à Amsteg, Sedrun et Faido permettront de limiter à 11 ans les travaux de construction du plus long tunnel du monde. Quant à la galerie de sondage de Polmengo – Piora, elle atteignait déjà 3 km à fin 1994 sur les 5 km à creuser.

Un puits de 780 mètres de profondeur

Près de Sedrun, on forera un puits de 9 mètres de diamètre et de 780 mètres de profondeur. Du fond de ce puits, on attaquera le tunnel de base vers le nord et vers le sud. Du même coup, cet accès intermédiaire permettra de traverser très tôt la zone du massif intermédiaire de Tavetsch dont la géologie présente certaines diffi-

cultés. Le projet prévoit en outre une galerie d'accès et d'aération ainsi que l'installation d'appareillages techniques. Une voie de raccordement au chemin de fer Furka – Oberalp permettra d'évacuer les déblais en respectant l'environnement. Les transports de matériaux seront d'ailleurs très limités grâce à l'aménagement d'emplacements de dépôt appropriés dans les environs immédiats. Environ 600 personnes seront occupées au chantier de Sedrun pendant les quatre à cinq ans que durera la phase la plus intensive. En été 1994, les CFF et les communes intéressées ont déjà ouvert un pavillon d'information commun.

Le projet «Sedrun» est un élément déterminant pour la durée de construction. Il ne porte toutefois aucun préjudice aux autres parties du projet telles que l'emplacement des portails du tunnel de base. Si l'on veut mettre en service la nouvelle ligne de base du St-Gothard à fin 2006 comme prévu, il faudra ouvrir le chantier de Sedrun en automne 1995. L'ordonnance sur les procédures applicables aux NLFA offre la possibilité de présenter séparément les parties de projet dont le délai est critique. C'est ce qui a permis au Conseil fédéral d'approuver le projet «Sedrun» déjà le 29 juin 1994. Les CFF ont présenté publiquement leurs projets du 15 novembre au 14 décembre 1994.

Le raccordement de la Suisse orientale devra être mis en service en même temps que les autres tronçons. Les CFF ont décidé d'approfondir la comparaison de diverses solutions pour les tunnels de Hirzel et du Zimmerberg.